S-D-17

Exp 0408

I N D I C E

N° INTERNO	ARCHIVO	DOCUMENTO
407	5-D-16	Informe de la U.T. 40.1.1. (BIMN°2 EC(-) Operación Rosario.
408	5-D-17	Informe de la U.T. 40.1.2. BIMN° 2 EC (Vanguardia) Operación Rosario.
409	5-D-18	Informe del BIM N°1 Oper.Rosario - Georgias
410	5-D-19	Informe del Batallón de Artillería de Campaña N° 1 Op.Rosario - Op.Defensa MLV.
411	5-D-20	Informe del Batallón de Comunicaciones N°1 (Ec) Op.Rosario-Defensa MLV. TOAS.
412	5-D-21	Informe del Batallón de Vehiculos Anfibios N° 1 - Op. Rosario

SECRETO

ANEXO "DELTA"

C.O.A.C.
EXP. E. INTE NO Nº 0408

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-17

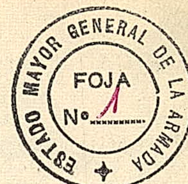
CLASIFICADO

INFORME DE LA U.T 40.1.2

BIM Nº 2 Ec. (VANGUARDIA)

OPERACION ROSARIO

SECRETO



OPERACION ROSARIO

CRONICA DEL PLANEAMIENTO A NIVEL FD Y BIM2

RELATO DE ACCIONES DE LA U.T. 40.1.2. (VANGUARDIA)

(CCIM HUGO JORGE SANTILLAN)

C.O.A.C.
EXP.E. INTE NO Nº 0408

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-17.

Ø2 MAR 82

A mi regreso de licencia anual el Comandante del BIM2 (CFIM WEINSTABL) me impone lo siguiente:
"El BIM2 ha sido designado núcleo de la FD que va a desembarcar en MALVINAS para su recuperación. El Planeamiento a nivel FTA comenzó hace un mes. Hasta ahora solo saben ésto ciertos Señores Almirantes, el CCIM CARBALLIDO (N3 del BIM2) y Ud. El secreto debe ser total."

Ø3 MAR 82

El CCIM CARBALLIDO, en la COC de la FAPA, me pone en situación. En ese momento el planeamiento que se había desarrollado (a título de Plan Esquemático) el siguiente PLAN GENERAL;
(VER LA CRONICA DEL CCIM CARBALLIDO, QUIEN TIENE MAYORES DETALLES POR HABER PARTICIPADO EN LA PRIMERA Y SEGUNDA ETAPAS)

Ø5 MAR 82

CLASIFICADO

Se comunica al Estado Mayor que el nombre código de la operación es "CARLOS". Tal EM estaba integrado por:

JEM:	CNIM PITTA
N!3:	CFIM WEINSTABL
N!2:	CFIM BOTTO
AYTE N-3:	CCIM SANTILLAN Y CCIM CARBALLIDO

Las tareas de planeamiento continúan. Se agrega al equipo el Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, CCIM SANCHEZ SABAROTS.
El JEM pide los requerimientos generales de personal y material, los que se elaboran y elevan.

1Ø MAR 82 (FECHA A VERIFICAR)

Se toma conocimiento del episodio de GRYTVIKEN. Ello acelera el proceso de planeamiento; se comienza a considerar la posibilidad de la pérdida de la sorpresa estratégica. El Sr. COIM ordena al EM acelerar el planeamiento.

15 MAR 82

El EM se establece en el CUARTO DE GUERRA DEL BIM2. Se comienza a planear el embarco del BIM2(-) en el Buque de Desembarco de Tanques A.R.A. "SAN ANTONIO" para ejecutar Adiestramiento Básico Anfibio.



18 MAR 82

Se embarca el BIM2(-) en el BDT A.R.A. "SAN ANTONIO". El CFIM WEINSTABL ordena a su 2° K (CCIM SANTILLAN) que no embarque para:
- Reemplazarlo transitoriamente como N-3 de la FD.
- Planear el empleo del BIM2 en la operación.

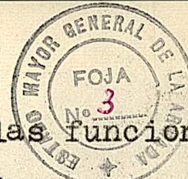
En este día, el EM queda constituído con:
JEM: CNIM PITTA
N-3: (en ausencia)CCIM SANTILLAN
N-2: CFIM BOTTO
N-4: (en ausencia) CCIM SANTILLAN
ASUNTOS CIVILES Y GOBIERNO MILITAR (ACYGM): CCIM ARRILLAGA.

19 MAR 82

El EM se reune a las Ø8ØØ hs. a órdenes Sr. CN PITTA. Se le expone al Sr. COIM el Plan Esquemático. El Sr. COIM lo aprueba y ordena comenzar el planeamientode detalle.
Tal Plan Esquemático contemplaba:
Día D: no antes del 15 APR 82.
Hora H: a confirmar.
Plan de Maniobra en tierra:

HORA	TROPAS	DESEMBARCA EN	OBJETIVO	PARA
H-6	APCA(+ó-70 hombres)	PLAYA VERDE(al sur de STANLEY, en Pto. ENRIQUETA)	CHARLIE(Cuertel ROYAL MARINES)	Ocupar posiciones relativas que impidan a los RM operar en o hacia STANLEY.
H-6	APCA(+ó-16 hombres)	PLAYA VERDE	USINA, PLANTA DE AGUA, POLICIA, CENTRALES TELEFONICAS LOCALES Y AL EXTERIOR	Controlar los OBJETIVOS VITALES hasta el arribo del grueso de la FD.
H-6	BUZOS TACTICOS	PLAYA AZUL(Pta. SAN FELIPE	-ALFA(FARO SAN FELIPE -BUQUE POLACO.	-Neutralizar el sistema de alarma temprana del FARO -Imponer silencio RE al buque polaco. -Marcar playa ROJO al grueso de la FD.
H	BIM2(-)	PLAYA ROJO (al W de PUNTA YORKE)	-DELTA(AEROPUERTO) -BRAVO(STANLEY) -NOVEMBER(Apostadero ROYAL NAVY)	-Estar preparado para, a órden, captúrar el Aeropuerto -Ocupar STANLEY -Conectarse con los Comandos y apoyarlos a pedido -Conquistar el Apostadero de la ROYAL NAV

SECRETO



			-ECHO(Entrada a BAHIA de la ANUNCIACION)	-Ejercer las funciones de ACYGM. -Estar preparado para ser revelado por tropas del EA +ó-a H+12 hs. -Replegarse y reembarcarse a orden.
H	Sec EA	Tir del ZAH AGUILA(al W de la casa del Gobernador)	-POSICION MIKE -Capturar al Gobernador	-Ocupar la posición de bloqueo MIKE, con lo que se interdicta el camino CHARLIE - BRAVO. -Capturar al Gobernador Inglés.

Se sabía que la FAA desembarcaría por modo aéreo en el aeropuerto de MALVINAS para su reconquista. Tal acción se desarrollaría por medio de un ardid: declarar en emrgencia un avión de LADE y pedir repuestos. Tal material llegaría a STANLEY en otro avión el que en realidad transportaría personal de la FAA que, infiltrándose en el aeropuerto, lo capturaría el día D a la hora H-2 horas. Ello posibilitaría que, a la hora H, desembarcan en el aeropuerto de STANLEY el RI25 para, a órdenes, relevar a la FD de su tarea en el OBJ B, una vez controlado por la IM.

Desde un principio se impuso:

- NO EJERCER VIOLENCIA CONTRA RESIDENTES O SU PROPIEDAD PRIVADA, A MENOS QUE CON ELLO PELIGRARA EL CUMPLIMIENTO DE LA MISION O LA INTEGRIDAD DE LA PROPIA TROPA.
- EXPLOTAR LA SORPRESA AL MAXIMO.

En lo que hace al apoyo logístico, se concibió que la FD sería autosuficiente durante más o menos 4 horas. Al cabo de ese lapso el escalón de transportes navales tomarían puerto y se desarrollaría en tierra una ZAP de corta duración.

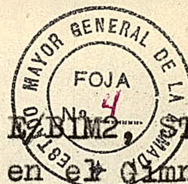
22 MAR 82

El Sr. COIM preside una reunión de EM en la que se le expone parte del palneamiento detallado.

En síntesis, se elaboró lo siguiente:

- Los Comandos Anfibios, Buzos Tácticos y Sec Tir del EA: no se modifica lo dicho anteriormente por cuanto no están presentes sus Comandantes/Jefes.
- En lo que hace al BIM2: desembarcaría en VAOS con una pequeña vanguardia en primera ola y el resto en segunda ola; marcharía mecanizado hasta el aeródromo para, eventualmente, proceder a su conquista. Cumplido ello, desprende una fracción para ocupar ECHO. El resto, precedido por la vanguardia (EQUIPO CONEXION), maniobraría hacia STANLEY. Al llegar al PSB, el EQUIPO CONEXION se desprende y marcha a conectarse con los Comandos Anfibios en CHARLIE, luego a ocupar el apostadero y finalmente ECHO ESTE; por último regresaría a STANLEY para operar como PM. El grueso del BIM2, a partir del PSB, ocuparía STANLEY mediante la técnica de control de población y protección de Objetivos vitales, en ambiente de toque de queda.

SECRETO



La ocupación se concibió con la Ca D/BIM2, STANLEY OESTE; Ca E/BIM2, STANLEY ESTE; Cdo de la FD en el secretariado Colonial; Cdo BIM2 en el Gimnasio; Pto. Soc FD en el KING EDWARD MEMORIAL HOSPITAL; el lugar de Reunión de Detenidos, en la estación de policia; la Reserva de la FD, en el espacio abierto al W de la casa del Gobernador; la Res/BIM2, en la plazoleta al S de la Iglesia de SANTA MARIA; se operaría en LAH al lado del Hospital. No se debía ocupar ninguna casa privada ni escuela. La intensión fué no alterar la vida normal de la ciudad.
Este plan se expone al Sr. Gral DAHER, quien manifiesta en total acuerdo, atendiendo a que el dispositivo que elaboró la IM debía oportunamente, ser relevado y operado por tropas del EA (RI 25).

23 MAR 82

Toda sorpresa estratégica queda rota con el aterrizaje en MALVINAS de un C-130 de la FAA. A la tarde, el Sr. COIM ordena elaborar los planes necesarios para embarcar en +ó- 72 horas. El Sr. CNIM PITTA, dado que ello acortaba las fechas previstas en unos 20 días, le pide conformar al EM completo y la presencia de los Comandantes de las Unidades de Tareas involucrados. (a)
El EM se conformó a partir de ese día de esta forma:

KFD: CLIM BUSSER
JEM: CNIM PITTA
N-3: CFIM CARBAJAL
N-2: CFIM BOTTO
N-4: CFIM PAYBA
Of de Com: CCIM ROSCOE
ACYGM: CCIM ARRILLAGA
Of de Embarco: TNIM CITTA
Ayte Of de Embarco: GUIM CIAGLIA

Los Comandantes de UUTT son:

K UT 40.1.1. (BIM2): CFIM WEINSTABL
K UT 40.1.2. (EQUIPO CONEXION): CCIM SANTILLAN
K UT 40.1.3. (Sec Tir EA): a designar
(APCA): CCIM SANCHEZ SABAROTS
(APCA(-)): CCIM GIACHINO
(BBTT): CCCN CUFRE
(Ba A): TNIM PEREZ
(SPAC): CFIM THEAUX
(ACYGM): CCIM ARRILLAGA
(Res FD): TNIM CULTON.

24 MAR 82

Comienza el verdadero planeamiento detallado. Las actividades sumamente intensa, y se lleva a cabo sin horario fijo con altos para hacer las comidas y dormir muy poco.
Llegan al Cuartel del BIM2 los Comandos Anfibios y los Buzos Tácticos que participaron de la operación.

25 MAR 82

Llega al Cuarto de Guerra de la FD (en el BIM2) el Comandante del TOM (GRAL GARCIA) con parte de su EM.



El Sr. Alte BUSSER le expone el Plan de Operaciones de la FD, el que es desmenuzado en sus detalles y aprobado. queda calro que la FAA no operaría antes de la hora H y que el EA no desembarcaría con helicópteros sino que, agregando una Sec Tir/RI 25, integraría la FD para desembarcar por superficie a fin de capturar al Gobernador. El resto del Plan no tiene cambios.
Se procede a satisfacer los requerimientos detallados de personal y material.
Continúa el desarrollo de los planes de Comunicaciones, logística, ACYGM, apoyo de fuego, embarco y desembarco.
Se confirma que la FD embarcaría de la siguiente forma:

APCA - SANTISIMA TRINIDAD Y HERCULES
BIM2 - Q-42
SPAC - Alte.IRIZAR

26 MAR 82

Se ordena comenzar la carga de combate de los buques. El embarco de personal comenzará el 28 MAR 82 a 0800 hs., para zarpar a la zona del objetivo a 1200 hs.
La cartografía se obtiene de la ESOA, debiéndose fotocopiar las cartas de la ZO y los planos de STANLEY por no disponerse de los ejemplares suficientes.
Esa tarde se distribuyen los juegos necesarios a los Comandantes de UUTT.

28 MAR 82

El embarco de personal comienza a 0800 hs. A 0930 hs. el JEM reune en el BIM2 a los Comandantes de las UUTT para entregarles la Orden de Operaciones y hacer algunos comentarios pertinentes.
A 1230 hs. la FTA zarpa de la BNPB.
La travesía comienza tranquila, debiéndose ese día incorporar a la FD a la rutina de abordo.
El Sr. COIM ordena no poner en situación al personal hasta que ello no sea especificamente ordenado.
En el caso del Q-42, sus capacidades de 450 hombres de IM estaba superada en +ó- 300 hombres. Su bodega de Tanques estaba colmada con 18 VAO y un VAR. En la cubierta de vuelos de helicópteros 4 VAR y +ó- 30 vehículos de IM/EA. Su carga de combate totabilizó +ó- 8.000 Tn.
A 1600 hs. se apostaron las siguientes guardias de IM:

1 TNIM Cte de Gdia
1 TCIM Of de Gdia de cubierta de vuelo
1 Subof de trinca de cubierta de vuelo
1 GUIM Of de Gdia de cubiertas bajas
1 Subof de trina de bodegas de tanques
1 Subof de sollados

Se estableció la rutina de rancho, abandono, baño, sueño y otras guardias.
A 1730 (por ser domingo) se rezó misa en el comedor de tropa.
El horario fué el siguiente:

0700: Diana, aseo y desayuno
0900: a 1200: armar trabajo
1200: a 1500: Rancho
1500 a 1800: Armar trabajo
1800 a 2000: Descanso
2000 a 2200: Rancho
2230: Silencio

[illegible] Europa. [illegible]

[illegible] se tiene [illegible]

[illegible] los [illegible] de [illegible], [illegible] y desembarco.

[illegible] la siguiente forma:

[illegible]

A [illegible] los [illegible] 82 a [illegible] del objetivo [illegible]

[illegible] la [illegible], [illegible] los [illegible] de los [illegible]

[illegible] a los [illegible] de [illegible]

[illegible] 82

[illegible]

[illegible] de la [illegible]

[illegible] compañía, [illegible] a la [illegible]

[illegible]

[illegible], los compañías [illegible]

[illegible] 4 [illegible] y [illegible] 3.000 m.

[illegible]

1 [illegible] de [illegible]

1 [illegible] de vuelo

1 [illegible] de vuelo

1 [illegible]

1 [illegible]

1 [illegible] soldado

[illegible] de [illegible], [illegible], [illegible]

[illegible] se [illegible] en 1 [illegible].

[illegible] siguiente:

[illegible]

[illegible]

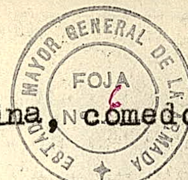
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] ameto

[illegible]



El BIM2 reforzó al Q-42 con 18 hombres para servicios de cocina, comedor y cámara de SSOO.
Se dieron normas de seguridad referentes a fuegos, cigarrillos y trincado de las cargas de combate.
Dada la situación de todos los servicios, se ordenaron estrictas normas de limpieza de baños y alojamientos. Hasta nueva orden no se hará baño, a efectos de gaurdar agua para la operación.

29 MAR 82

El Sr. Alte BUSSER autorizó a poner en situación a nivel SSOO, lo que se hizo en distintos locales.
El Q-42 comenzó a moverse fuertemente debido al intenso viento y a la marejada. El personal comenzó a acusar los efectos del hacinamiento y el mareo. Se distribuyeron a los Comandantes de UUTT fotos aéreas de sus objetivos, lo que permitió mejorar el planeamiento detallado.
A la tarde el personal del equipo CONEXION hizo ejercicio de maniobra y fuego sobre la carta. En esa ocasión se integró sus UT compuesta por:

K: CCIM SANTILLAN
2° K: TCNL ZENALDIN (EA)
1 Sec Tir IM/BIM2: TCIM SCHWEIZER
1 Gpo Mor 81: SSIM QUIROGA
1 Gpo Cñ S/R 75: SSIM DI FILIPPO
1 Gpo Ametralladoras MAG
1 Gpo Lz Coh 3,5"
4 VAO
1 Sec Tir EA(RI25): Subt REYES
TOTAL: 99 hombres.

30 MAR 82

Muy mal tiempo. La IM embarcada sufre intensamente del mareo.
Se autoriza poner en situación a Suboficiales y Cabos, pero no así a la tropa.
El Sr. COIM informa que en MALVINAS se ha reforzado el FARO SAN FELIPE, que se ha defendido el aeropuerto y que la población espera un desembarco.
Modifica su plan en los siguientes términos:

- APCA captura al Gobernador
- Sec Tir/EA conquista el aeropuerto
- Prepararse para un desembarco con oposición sin FN y sin Apy Aéreo.
- Restos sin cambios.

Se ajustan los planes y se concreta el plan de desembarco.
Se cambia la playa de desembarco: será PLAYA ROJO la que está al OESTE de PUNTA YORKE. La hora H es corrida a Ø63Ø hs. dado que la pérdida de la sorpresa no justifica hacerlo a Ø6ØØ hs (Plena noche), con todos los riesgos involucrados.

31 MAR 82

Se ajusta el Plan de Comunicaciones y el de Desembarco. El Sr. Alte dá las últimas órdenes que complementan el Plan de Maniobra en Tierra.
Se distribuye los equipos de comunicaciones y se los sintonizan en las frecuencias ordenadas; no se hace prueba de ligazón por razones de seguridad.

SECRETO



Se entrega la munición menor, mayor y la ración de combate.
Se hacen los ensayos de ocupación de VAOS; se establecen las cargas pres criptas en todas las clases para el MBC.
A 12ØØ se eleva el Cdo FD el informe de logística (Níveles Iniciales) y a 18ØØ hs el personal de cada UT.
Sigue el mal tiempo. El pobre estado del personal preocupa al Cdo de la FD

01 APR 82

El muy mal tiempo no disminuye; empeora por momentos.
Se prueban armas haciendo fuego por toldilla.
A cada UT se le entrega una carta de bombardeo para FN.
Se confirma el día para el Ø2 APR 82; la hora H se mantiene a la Ø63Ø hs.
Llega un IPI del KFTA que indica que CANOPUS HILL(altura 200 m al S de aeropuerto) hay un nido de ametralladoras.
A 12ØØ se hace limpieza de armas. Se dejan en los VAOS la parte superior de las mochilas, las armas pesadas de apoyo y la munición de reserva.
A 15ØØ hs se efectúa el último ensayo de ocupación de los VAOS, el que dá por resultados que desde que se ordena tal maniobra hasta que finaliza transcurren 18 minutos.
El mal tiempo afortunadamente comienza a ceder. A las 163Ø se dá baño para todo el personal; se ordena vestir el uniforme de zona sur.
A las 19ØØ hs el Sr. Alte BUSSER arenga la FD por difusor de órdenes. Todo el personal estaba reunido en los sollados de tropa, incluyendo a los Comandantes de UUTT. Cuando terminó, en forma espontánea, la tropa prorrumpió en vivas a la patria y a demostración de intensa alegría. Personalmente me inundé de una emoción que nunca sentí. Era una mezcla de orgullo y ansiedad.
A las 2Ø3Ø se captó un informativo de radio STANLEY, en el que se decía que se esperaba acciones por partes de Argentina, que la moral de la ROYAL MARINES era alta, que dos buques de guerra británicos navegaban hacia MALVINAS y que era responsabilidad del Gobierno Inglés el defender sus Islas.

02 APR 82

El Q-42 casi no rolaba. Diana a las Ø4ØØ hs. luego de desayunar subí al puente. El Comandante del Buque (Capitan de Fragata ACUÑA) ya estaba allí, mirando la proa del BDT. Afuera una noche cerrada sin luces. Lo saludo y me dice:
-"¿Vió SANTILLAN lo que es navegar en sigilosa y silencio radioeléctrico total en la segunda etapa? Esto normalmente se hace a fin de año. Y aqui me tiene...haciendo estas cosas a quince días de haber tomado el Comando".
Su tranquilidad me impresionó. Seguramente hablaba así para infundir confianza a la guardia del puente que estaba con él.
Me acerco a la mesa de cartas para saber adonde nos encontrábamos.
El corazón me dió un vuelco: a milla y media por babor estaba el FARO SAN FELIPE: ¡estábamos entrando en aguas restringuidas y a sólo noventa minutos de la hora H!.
Tratando de aparentar indiferencia le comento al Sr. Capitán ACUÑA:
- Señor, esas luces que se ven a proa estribor ¿es PUERTO STANLEY?
- Sí; se vé claramente. Me llama la atención que no las hayan apagado. A lo mejor la sorpresa es mayor de lo que creíamos.
- Bueno, Señor; me voy a despedir; dentro de unos minutos tengo que ir con mi gente a los VAOS.

[illegible]

SECRETO

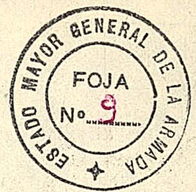


Se dá vuelta y me da la mano. Con una afable sonrisa me despide:
-Santillán, suerte. La misma suerte que le deseo a la corbeta que vá a mil yardas delante nuestro.
Si ella entra a la Bahía sin problemas, ninguno de nosotros los tendrá.
Hasta luego".
Recién en ese instante se me ocurrió pensar que en medio de esa completa oscuridad nos precedía aquella arrojada corbeta...entrando por primera vez a Puerto desconocido, en aguas de maniobras limitadas, sin luces de navegación, sin radar...una sencilla pero envidiable proeza naval.
Al retirarme del puente pasé por el CIC (CENTRAL DE INFORMACIONES DE COMBATE) su Jefe, el Teniente de Navío ROSSI, ya estaba instalado frente al tablero de plotting por medio de la cual guiaría a las olas de asalto desde el BDT a la playa. Le dí los buenos días y le pregunté si había novedades. Me contestó que no, que todo estaba bien. Por las dudas repasamos el Plan de Desembarco y la forma en que el me daría un vector radar para mi navegación hasta PLAYA ROJO. Verificamos la frecuencia de los equipos sintonizados en los circuitos que íbamos a emplear para finalmente despedirnos con un "hasta luego y suerte". Bajé hasta mi camarote para armarme.
En cubiertas bajas la actividad era impresionante y ordenada: la tropa, con uniforme de zona sur y abrigado, estaba terminando de armarse. Parejas de conscriptos se ayudaban mutuamente a ajustarse el equipo y armamento.
No había otra emoción que la previa a la pelea; cuando alguien pasaba cerca de un amigo, una palmada y un "suerte, camada" con disimulada tranquilidad.
A las Ø53Ø hs bajé a la bodega de tanques con mi radiooperador (CIIM AGUERO) y mi mensajero (CC62 JORGE DANIEL TELLO) para embarcar en un vehículo anfibio a oruga. Una vez allí, ocupé mi estación y encendí los equipos de radio; dado que estaba en vigencia el silencio radioeléctrico, el Cabo AGUERO se limitó a verificar que los equipos estubiésen alimentados.
A las Ø545 hs el difusor de órdenes del buque comenzó a ordenar que se embarcara la Fuerza de Desembarco en los VAOS. De acuerdo a lo ensayado en navegación, la tropa lo hizo en orden y silencio, a medida que las fracciones eran llamadas. Una vez que mi gente estuvo sentada, se distribuyeron los chalecos salvavidas autoinflables, cuyo color amarillo violento contrastaba sobre los uniformes verde oliva.
Mi Unidad de Tareas 40.1.2. estaba constituído por 96 hombres embarcados en cuatro VAOS. Constituíamos la primera ola de asalto para, una vez en la playa, cumplir las tareas de Vanguardia del Batalión de Infantería de Marina Nº2 (grueso de la Fuerza de Desembarco) que debía ocupar Puerto STANLEY.
Para describir mejor la organización y composición de nuestra UT. prefiero comentar cómo estaba distribuída en los vehículos anfibios:

VAO 05: - Comandante de la UT 40.1.2. - CCIM SANTILLAN
- Pelotón Comando: Jefe - CIIM AGUERO
Radiooperador - CC62 TELLO
Dos camilleros
Un enfermero
Un pelotón Lanzacohetes
Un grupo de tiradores
Una dotación de ametralladoras
TOTAL: 21 hombres.

VAO 19: Segundo Comandante UT 40.1.2. TCIM SCHWEIZER
Un grupo de Tiradores
Un morteros de 81 mm
Un cañón sin retroceso de 75mm

SECRETO



Una dotación de Ametralladoras
TOTAL: 25 hombres.

VAO 07: Jefe de Grupo morteros 81 mm: SSIM QUIROGA
Un grupo de tiradores
Un mortero de 80 mm
Un cañón sin retroceso de 75 mm
Una dotación de lanzacohetes
TOTAL: 25 hombres.

VAO 10: 25 hombres de EJERCITO ARGENTINO, al mando del Sr. TCNL D. MUHAMMAD ZENALDIN.

Nótese que en mi organización había una sección de Infantería del EJERCITO ARGENTINO, al Comando de su propio Jefe de Regimiento (el RI 25). Cuando se conforma la Fuerza de Desembarco, se establece que esta tropa de Ejército debía ocupar el aerodromo de STANLEY a +6-10 minutos, de forma tal que la pista quedará habilitada para que el grueso del RI 25 desembarcara en aviones de la FUERZA AEREA ARGENTINA. Lo que realmente me impresionó fue que el Señor Teniente Coronel ZENALDIN (en navegación y mientras coordinábamos nuestro esquema de maniobra en tierra), delante de los cuadros del Ejército y de INFANTERIA DE MARINA que ambos comandaríamos en la operación, me dijo:

- "Mire SANTILLAN: esta es una operación anfibia; mis 25 hombres y yo tenemos la suerte de trabajar con ustedes. Usted está a cargo, no se haga ningún problema. A partir de este momento nosotros también somos Infantes de Marina. Este plan es algo muy bien hecho; entre todos vamos a hacer que salga mejor todavía, así que usted mandé sin dudarlo: somos un solo equipo".

Tal altura de espíritu me dejo de una pieza; no es en absoluto usual que un Señor Oficial Jefe de la FFAA acepte sin más entrar en combate a órdenes de un Jefe de menor jerarquía. Sin embargo así lo hizo el Señor Teniente Coronel ZENALDIN, con una calidad de soldado profesional que lo enalteció ante sus hombres y los míos por sobre cualquier otra consideración, primó en el la visión del conjunto y el éxito de la operación.
Volvamos a la bodega del tanque del BDT A.R.A. "SAN ANTONIO". Ya toda la Fuerza de Desembarco estaba ocupando sus VAOS. A las Ø6Ø5 hs se apagaron las luces de la bodega. Se abrieron las compuertas de proa, a la vez que los enormes ventiladores se pusieron a funcionar: es que, al ponerse en marcha los motores de 21 vehículos anfibios el ambiente de la bodega se tornaría irrespirable. Mi vehículo era el que estaba más a proa, es decir, dando frente a las fauses abiertas del BDT. La oscuridad seguía siendo total. Las luces de STANLEY comienzan a desfilar hacía babor dado que el buque inicia una caída a estribor para arribar a PLAYA ROJO, nuestra playa de desembarco.
En la carta se la puede ubicar; es el sector SE de BAHIA YORKE, con una extensión de 300 metros.
A las Ø61Ø hs, mis cuatros vehículos que formaban me informaban estan listos. Cada VAO levanta su rampa y estrincando. Recien en ese momento tuve la certeza de que estábamos lanzados y de que la Operación ROSARIO era irreversible.
A las Ø62Ø hs ordené condición ZULU, es decir cerrar las tapas y escotillas de los VAOS para el Movimiento Buque a Costa. Dentro del vehículo, mirando hacia popa ví a mi gente sentada y en silencio; cada uno tenía su FAL con ambas manos y vertical entre sus piernas.
Las armas pesadas estaban debajo de los bancos en el plan del VAO, junto a los cajones de munición de uso inmediato y las de reserva contra los mamparos del VAO, colgaba las mochilas todo estaba teñido de rojo por la única mortesina luz interna del VAO. A esa altura ya es imposible hablar: el ruido del motor es ensordecedor; solo tengo ligazón con el conductor (SSIM ITURRE)



y con el operador de la estación de ametralladora de 12,7 mm. (SSIM MANRIQUE) a travéz del interfómo.
De acuerdo a lo previsto, y siendo las Ø622 hs, el TN ROSSI (desde el CIC del BDT) me ordena por radio:
- " ¡Primera ola al agua!"
No bien le ordene al conductor " ¡Vamos!", el VAO de un salto hacia adelante arrazó los diez metros que lo separaban de la proa abierta del BDT y se zambulló como un leviatán.
Cuando un VAO se larga al agua se sumerge casi por completo, pero emergue pesadamente, flotando en forma increíble. Ya con el mando marino conectado, mi VAO 05 navega con un muy suave balanceo. Observo que no hay marejada y abro la tropa acorazada para mirar en la noche: estaba tan oscuro que apenas se distinguía el buque detrás mio y la playa, simplemente no estaba a la vista el plan de desembarco prescribía que yo debía seguir la dirección del Jefe del San Antonio, navegando hacía una luz roja que, a Ø6ØØ los Buzos Tácticos habían instalado en PLAYA ROJO para orientarnos. Pero mi sorpresa fue mayúscula: ¡La luz roja no estaba en mi proa sino 45° a babor! ¡Ello significaba que yo estaba navegando en una dirección errónea, con riesgo de dar contra una piedra que las cartas de navegación señalaban como peligro!
¡Pulsé el interruptor de mi radio y llamé al BDT:
-"Aqui primera ola; veo luz roja 45° a babor"
-"Primera ola, aqui San Antonio ignore la luz roja; está mal ubicada lo tengo claramente en el radar siga ese rumbo y velocidad; ambos son correctos; Usted va bien en dirección a PLAYA ROJO".
-"Aqui primera ola, comprendido"
Las palabras del Teniente de Navío ROSSI me dieron tal tranquilidad que me dieron ganas de darle un premio.
Mi VAO 05 iba adelante; el 19 cincuenta metros atrás y a la derecha; el 07 cincuenta metros atrás y a la izquierda; el 10 cien metros detrás mio. La formación se mantenía impecable. A pesar de que aún era noche total, las masas oscuras de los vehículos se veían bastante bien, recortándose sonre el agua, algo clara por el reflejo del cielo.
El apuntador de la estación de armamento de mi VAO me dice que sobre la playa alcanzaba a ver unas máquinas viales como si estuvieran agrupadas; no veía tropa ni movimiento alguno. Lo que ocurre que observaba a travéz de un aparato de puntería de visión nocturna. El conductor del VAO manejaba con el torso fuera de su escotilla; de tanto en tanto miraba a travéz de su periscopio infrarrojo para otear la playa.
- "Primera Ola aquí SAN ANTONIO".
- "Primera Ola".
- Caiga a babor 90°; está muy a la derecha.
- Primera Ola.
Toda la formación vira a la izquierda, navegando unos 100 metros. Luego el Teniente de Navío ROSSI me indica volver al rumbo anterior, es decir a Playa ROJO.
Estando a unos 500 metros de la Playa (calculando el tiempo que habíamos navegado) sabía que me acercaba a la famosa roca sumergida.
- Primera Ola aquí SAN ANTONIO.
- Primera Ola.
Caiga 90° a estribor; lo voy a poner fuera del camino hacia la roca.
- Comprendido.
Los cuatros VAO viran a la derecha, haciendo unos 200 metros; luego somos dirigidos otra vez a la playa, en franco rumbo sur. Me dice el SAN ANTONIO



- A partir de ahora vá a tocar fondo en cualquier momento. Su rumbo y velocidad son correctos; vá bien; informar cuando toque.
- Aquí Primera Ola, comprendido

I aquí sentí una tremenda inquietud, que se repetiria otra tres veces, según relataré. Es que estábamos por desembarcar en una playa desconocida por primera vez, en noche total, con grandes posibilidades ubiesen ROYAL MARINES esperandonos. Mirando la carta naútica, está señala que playa ROJO es un sector de Bahía YORKE que se está "embancando gradualmente", pero ¿embancandose con / arena o con fango?.

Si es con arena no hay problema; el VAO la transita bien. Pero si es fango, suelto, no hay vehiculo que lo pase. Dado el corto aviso para la operación no fue posible destacar una patrulla de reconicimiento anfibio que aclarara esa duda. ¿Que pasaría si mi VAO se encajaba?. Pues debí informar al Comandante de la Fuerza de Desembarco (Señor Almirante BUSSER) para que el grueso de las tropas de desembarco (Batallón de Infantería de Marina N°2) cambiaron de playa hacia la alternativa (ROJO 1, al este PUNTA YORKE).

No había dejado de pensar en estas posibilidades cuando las orugas del VAO tocan fondo, se sacude y arrasa casi a la misma velocidad. El conductor se electa marcha terrestre (Tracción a orugas) además de seguir propulsado por hidrojet.

El vehículo galopa sobre el fondo, a unos 15 Km/h El corazón se me tranquilizó; el fondo era firme: Se podía desembarcar sin problemas. Puse mi radio:
- SAN ANTONIO aquí Primera Ola: he tocado fondo; es firme; el VAO se tiene bien sigo hacia la playa.
- Aquí SAN ANTONIO, comprendido. Lo sigue la segunda Ola a unos 400 mts detrás.
- Aquí primera Ola, comprendido.

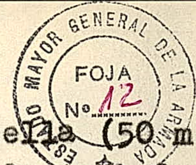
Cuando el Teniente de Navío ROSSI termina de hablar, mi VAO sale totalmente del agua: estábamos en MALVINAS. Manoteo la radio:
- SAN ANTONIO aquí primera Ola. Estoy en Playa ROJO sin novedad. Levanté canal y paso al circuito de Fuerza de Desembarco.
- Aquí SAN ANTONIO comprendido.

Me doy vuelta y le ordeno al Cabo AGUERO que me selecte la frecuencia que me enlazaría con mi Comandante (Capitán de Fragata WEINSTABL) y la de mi Unidad de tareas(mis cuatros VAOS).

Miro el reloj: Ø63Ø hs. ¡Exactamente hora H del día D, 2 de Abril de 1982!
El VAO comienza a trepar por la primer duna de arena blanca y sumamente suelta. Ordeno abrir las tapas y escotillas y apostar tiradores para repeler cualquier acción de enemigos embancados.

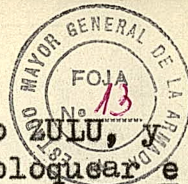
Pero nadie nos tira. Recien ahora comienza a aclarar, pero era el crepúsculo naútico, apenas si se distinguía la línea del horizonte. Mi grupo, con sus 4 tractores en formación de rombo, ya estaba en tierra, avanzando hacia el Sur...sin oposición, lo que me extraño. Debia seguir en su dirección hasta llegar a una huella que, doblando hacia la izquierda, me llevara al aeropuerto. En un momento dado, las orugas de mi tractor patinaron sin aderirse al suelo; por suerte, el conductor lo advierte selecta primera velocidad y supera la zona de arena suelta. Informo al Batallón que había superado la primera línea de altura con arena suelta. Todavia no veía nada. Mi conductor, por el visor infrarrojo, divisó la huella y me informa. Ordeno a pasar en formación de columna; mi VAO adelante, luego el del TCIM SCHWEIZER despues el del SSIM QUIROGA y a la cola el del Teniente Coronel ZENALDIN. Mi apuntador de 12,7 mm seguía mirando por su alza nocturna pero sin divisar actividad enemiga.

SECRETO



Y aqui me inquieto por segunda vez: estando encolumnados en la huella (50 m entre VAOS) observo que marchabba por un terreno malísimo, lleno de turbales y roca viva que amenazaban mi andar en especial obligando a disminuir la velocidad.
Tambien me preocupaba el escaso margen de maniobra disponible de unos 80 mts de ancho en sensible orientación E-W con alturas a ambos costados: Posición ideal para que el enemigo nos batiera con armas antitanques con fuegos de flancos, mientras nosotros desfilábamos delante de ellos en columna, con poca velocidad y sin poder maniobrar...pero nadie nos tira.
Informo a mi Comandante sobre el terreno que transito, pero no me contesta. Yo lo oigo perfectamente, pero el a mi no.
Ordeno al Cabo AGUERO que me prepare un equipo portátil con la frecuencia del Batallón.
Ya en esos momentos se veía algo: podía asegurar que esta piedra estaba más aca que aquella. Calculaba estar a unos 500 mts de cabecera de pista del aeropuerto cuando el terreno se abre un poco; paso entonces a formación de cuña invertida, con mi tractor adelante, dos atrás y a ambos costados y el que llevaba a la tropa del EJERCITO siguiéndome unos 100 metros detrás.
Al llegar atrás y a la izquierda una pequeña altura, diviso de pronto el aeropuerto (OBJETIVO DELTA). No me gusto nada lo que ví: la pista (reflejando, como si estuviera mojado, el cielo de la madrugada) estaba totalmente obstruido por camiones, omnibus, máquinas viales, tambores de combustible, etc.
Informé al Batallón. Otra vez mi gran inquietud: a mi oblicuo derecho estaba CANOPUS HILL, una altura notable. Inteligencia nos había dicho que los ROYAL MARINES habían instalado una posición de armas automáticas en su cresta para proteger el aeropuerto. Nosotros estábamos perfectamente a su alcanze. Si tenían ametralladoras 12,7 mm. no había protección, salvo el cubrirnos detrás de una altura...no disponible en las cercanías. Le ordené a mi apuntador de ametralladora 12,7 estuviera preparado para batir ese nido sobre CANOPUS HILL; con un zumbido la torre del VAO giró y llevó el cañón, me informa que esta lista a hacer fuego y que no ve nada en la colina, excepto unos sacos de tierra apilados. Se ordenó no hacer fuego excepto que yo se lo indique.
A mis otros dos VAOS los hago cubrir con sus ametralladoras ambos lados de la pista y con los tiradores de cada vehículo, protegerse ante enemigos desmontados que se le pudieran acercar.
Detengo a mi tractor y observo un detalle con mis prismáticos: no veo movimiento ni tropas inglesas en posición. Estando listo a cubrir la entrada al aeropuerto, llamo por radio al Sr. TNCL ZENALDIN y le indico la situación; se acerca en su VAO hasta unos 30 metros detrás del mio, desembarca sus 25 hombres, los hace formar en cadena y avanzar hacia el objetivo. Cuando que el personal del EJERCITO llega a los edificios de la Aeroestación sin recibir fuego informo de ello al Capitán de Fragata WEINSTABL que la tropa del RI 25 estaba en el OBJETIVO DELTA sin novedad y que solicitaba autorización para continuar en dirección a STANLEY. Recibo la autorización para hacerlo. Nos movemos ahora con tres VAOS con 71 hombres. Para seguir hacia STANLEY desde el aeropuerto se toma un camino asfaltico (de una mano de ancho) que toma una franca dirección sur. Nace al lado de los edificios de aeroestación y cruza un istmo de unos 500 metros de largo verdadera lengua de tierra angosta (no más de 200 metros en su parte más ancha) que une la península sobre la que desembarcamos y la zona de campo abierto que abarca a STANLEY.

SECRETO



Durante el planeamiento habíamos bautizado a ese desfiladero como ZULU, y realmente preocupaba por cuanto constituía el único lugar donde bloquear eficazmente a la FD en su camino hacia el Oeste.
No es posible lanzar al agua los vehículos anfibios para vadear por el costado a esa lengua de tierra por cuanto a la derecha existía una laguna barrosa en lo que seguramente tendrían serios problemas. Intentarlo navegando a la izquierda tambien quedaba fuera de la cuestion por cuanto esa caleta (parte de BAHIA ROMPIENTE) estaba plagada de algas que probablemente me dejara fuera de servicios los VAOS. No nos quedaba otro recurso que, como toda vanguardia estar preparados para eventualmente forzar el pasaje a través del istmo.
Por cuarta vez sentí nuevas sensación de inquietud: con buena luz y observación, en un lugar ideal para detenernos, con poco espacio de maniobra y estando los argentinos obligados a pasar por esa lengua, era de esperar allí una fuerte oposición Británica...pero yo no veía a nadie tampoco era cuestion de subestimarlos tomé el micrófono de la radio:

- AZUL (Teniente de Corbeta SCHWEIZER) aquí ALBORADA (yo).
- Aquí AZUL
- Vamos a cruzar ZULU (el istmo). Desmonte su grupo de tiradores y hágalos avanzar a la carrera hasta alcanzar el otro lado. Sígalos con su tractor; cuando hayan cruzado, haga embarcar, ocupe una posición y apóyense para q que yo lo siga. Lo protejo desde aquí con mis ametralladoras 12,7 mm.
- Aquí AZUL, comprendido.

Mientras el Teniente de Corbeta IM SCHWEIZER comienza a cumplir la órden,veo que el Batallón de Infantería de Marina Nº 2 ya ocupó toda la zona de aeropuerto. Observo que su tropa está sacando los obstáculos de la pista.

- ALBORADA aquí AZUL
- ALBORADA
- Me largo a cruzar ZULU
- ALBORADA.

El grupo de tiradores de AZUL se larga, con equipo liviano y en formación de cadena, a la carrera cruzando la lengua de tierra. El VAO de SHWEIZAR lo sigue unos 50 metros atrás. Los Infantes de Marina, con un trote largo que me impresionó,se desplazaban a ambos lados del camino y su Jefe sobre el camino... buscando minas antitangues y antipersonal que, por Inteligencia, sabíamos que los ingleses tenían a su disposición. Mientras pasaban el istmo, los dos VAO que estábamos detenidos con las armas listos a apoyarlos por el fuego ocupaban buenas posiciones de tiro; nadie hablaba;observábamos un gallardo equipo que, buscando al ponente al mejor estilo, estaba listo a llevarse por delante la premera resistencia que se le opusiera. Pero llegó al otro lado sin oposición; el VAO del Teniente de Corbeta IM SCHWEIZER buscó una posición a cubierta, bajó rampa, recibió al grupo de tiradores, cerró la rampa y me informó estar listo a cubrir mi movimiento. Mis dos VAO cruzaron el istmo a alta velocidad. Al llegar al otro extremo dí parte al Batallón de mi posición y de que no había resistencia en ZULU, pero no pude establecer ligazón.
Ahora sí, Puerto STANLEY era claramente visible al frente, en dirección decididamente oeste, a unos 5.600 metros de mi posición.
El amplio espacio de maniobra me tranquilizó bastante, porque ya no tendría que pasar por lugares restringidos. Pero el terreno me causaría algunos problemas.
Por señales ordeno a mis tres VAO formación en cadena: el del Teniente de Corbeta de IM SCHWEIZER a la izquierda del camino, el mío sobre el camino y el del Suboficial Segundo de IM QUIROGA a la derecha; nos movemos a unos 20 Km



por hora, directamente a STANLEY. hasta ahora, sin oposición. Luego de recorrer 2000 metros a una buena velocidad debo cambiar de formación: un puente de madera sobre un arroyo me obliga a cruzarlo en columna, como mi tractor estaba algo adelantado respecto del resto, lo cruzo primero y luego los otros dos. Una vez del otro lado ordeno otra vez en cadena.
No habíamos recorrido ni 500 metros cuando oigo:
- ALBORADA aquí AZUL. Me encaje en un turbal. Voy a tratar de salir.
Miro atrás y a la izquierda y veo al VAO de SCHWEIZER enpantanado en barro suelto, largando trozos de tierra hacia atrás con las orugas y sacudiéndose desesperadamente.
- AZUL aquí ALBORADA. No puedo detenerme a ayudarlo. El Batallón de Infantería de Marina N°2 ya está por cruzar el istmo. Yo sigo con el otro VAO. Alcánceme cuando pueda. Seguian ahora dos VAOS solamente. A poco andar, el camino hace una curva proveniendo a la izquierda y luego otra a la derecha. Cuando salgo de esta última el VAO de la derecha (el del Subcficial QUIROGA) se me adelanta unos 150 metros, por cuanto su ruta recta le permitió no perder velocidad Hago señal de escalonarnos a la izquierda, con el VAO de QUIROGA adelante y a la derecha para cubrir la playa (que yo no tenía controlada) mi VAO y atrás a la izquierda para observar el flanco izquierdo, que SCHWEIZER encajado me había dejado libre; en su dirección, una dorsal paralela al camino no me dejaba ver bien hacia el sur. Al salir de la curva, veo una mancha amarilla sobre el camino y frente a las primeras casas de STANLEY. Detengo mi VAO y observo con prismático: era una máquina vial amarilla con ruedas, aparentemente bloqueando el camino y a unos 150 metros de las primeras casas.
- NEGRO (Suboficial Segundo de I.M. QUIROGA) aquí ALBORADA veo una máquina vial que bloqueaba el camino. Ese obstáculo debe estar reforzado con fuego. No la tope ni se acerque puede estar minada o con trampas explosivas.
En ese momento el Teniente de Corbeta de I.M. SCHWEIZER me dice que había zafado del tubal y que se acercaba a alta velocidad por el camino. No alcancé a darle el comprendido.
A unos 50 metros a la izquierda del VAO de QUIROGA veo una explosión de mortero o de arma antitanque (me dió la sensación que se trataba de un ejercicio en BATERIA; pero no: estaban tirando en serio).
- NEGRO aquí ALBORADA. haga escape y metase en alguna cubierta. Lo apoyo. Aún no se había disipado el humo negro cuando, desde las casas blancas, de más a la derecha (en el borde la localidad una ametralladora disparaba en series larguísima con alta dosificación de munición trazadora. El haz de proyectiles se dirige al VAO 07 (QUIROGA) y le dá de lleno al escudo de proa. (Los rebotes me hicieron acordar el efecto del agua que, saliendo de una manguera se disipa en el aire cuando uno lava el radiador de un auto). El VAO 07 se encabrita y, zigzagueando pronunciadamente, trata de salir de la zona batida mientras contestaba el fuego con su ametralladora 12,7. Sus sonidos secos y su haz de trazadoras pegan con roncos ecos en el frente de la casa des de donde le hacen fuego. Las 12,7 del vehículo de SCHWEIZER y el mío se unen, disparando también en apoyo del 07.
Delante mio y a unos 150 metros, una explosión de granada de fósforo blanco, incendiaria. Eso me indignó: Si uno de esos proyectiles caía dentro de uno de mis VAOS, su dotación no tendría ninguna posibilidad de evitar espontáneas quemaduras.
- AZUL aquí ALBORADA. Entre en posición su cañón sin retroceso y este listo a apoyar en fuego a NEGRO.



- NEGRO aquí ALBORADA. Continúe neutralizando con su 12,7 a la ametralladora inglesa. Desmonte su gente y pongalos a cubierto. Ponga en posición su mortero de 81 mm y vea si puede destruir a la ametralladora. No exponga a su gente. No mate gente si no le tiran. Identifíquense blancos para que yo los bata.

Un último disparo de cohete o mortero inglés pica muy mal, a unos 200 metros delante nuestro y muy a la izquierda, explotando sin preocuparnos, ahora nos hacen fuego con fusiles desde una casa blanca chata, con techo rojo, a la izquierda del pueblo. Ordeno a SCHWEIZER poner dos ametralladoras MAG en posición para batir la mitad derecha de las casas; la sección de tiradores, el sector izquierdo.

Informo al Capitán de Fragata de I.M. WEINSTABL sobre la situación y mis intenciones. Me dice que se adelantaba hasta donde yo me encontraba para ver personalmente lo que ocurría.

- ALBORADA aquí NEGRO. Veo gente que me tira desde la casa blanca a mi frente y fogonazos desde la casa con techo verde a dos aguas.
- NEGRO aquí ALBORADA. Haga reglaje con mortero de 81 sobre la casa blanca de donde le tiran. Pase eficacia no más de tres proyectiles.

Suspenda cuando vea que no le tiran.

- AZUL aquí ALBORADA. Con su sección de tiradores y con su grupo de ametralladoras neutralize todo blanco que le haga fuego.
- ROJO (Suboficial Segundo de I.M. DI FILIPPO, Jefe de Cañones sin retroceso de 75mm). Con un cañón quiero que neutralize los tiradores enemigos de la casa techo verde a dos aguas. Quiero que tire con carga hueca para no producir esquirla y que pegue en el entretecho; de esa forma no mata a nadie que este en el interior de la casa.

Ahora, algunos tiradores ingleses hacían fuego esporádico desde las cuatro casas; Sus tiros, si bien nos preocupaban eran altos y siempre ineficaces.

El cañón sin retroceso de DI FILIPPO entra en el juego con un bramido (que me llenó de tranquilidad) lanza su primer disparo...que pica corto para desazón de todos. El apuntador corrige y envía el segundo proyectil que pica justo donde se le había ordenado: el impacto sobre el frente de la casa es al que se ve en una cantidad de fotografías periodísticas. El dispositivo del personal del VAO 07 también apareció en publicaciones donde se ve claramente un mortero de 81 mm en posición.

Ni bien se disipa el humo del impacto del cañón el Suboficial QUIROGA, habiendo finalizado su reglaje, hace tres disparos de mortero sobre su blanco: el primero es largo y a la derecha (unos diez metros); el segundo pega en el vértice del techo de la casa, lanzando al aire una cantidad de escombros; el tercero levanta una gran polvareda en el frente del edificio. Nadie nos hace fuego desde allí.

Aún tiran unos fusileros desde la casa chata con techo rojo. Aese lugar se dirige el fuego de cañón sin retroceso. Cuando hace su segundo disparo(cuyo volido se v´ claramente por el trazante de culote) que d´ ´obre el techo,los ingleses arrojan una granada de humo violeta(nunca había visto ese color) y cesas de disparar.

En ese momento llega el Comandante del BIM2. Se impongo de la situación y me ordena:

- Mantenga su gente aquí como base de fuego listo a apoyarme. Voy a mandar la Compañía del(Teniente de Navío de Infantería de Marina) DI PAOLA desmontado por la izquierda para que envuelva la posición de los ingleses y se meta en el pueblo.

Nuevamente algunos disparos desde la localidad que pasaron por arriba de nuestro grupo.Le ordeno a SCHWEIZAER que abra fuego con sus tiradores y ametralla

[illegible]

[illegible] la co [illegible]

[illegible] ucción.

[illegible]



doras hasta silenciarlos. A poco, el enemigo deja de tirar.
Unos veinte minutos más tarde, la Compañía DI PAOLA se introduce en STANLEY. Ordeno "EN ORDEN DE MARCHA", Toda mi gente, excitada por el corto combate, se lanza a embarcar en los VAO. Avanzamos hacia STANLEY.
Al llegar a las primeras casas encontramos al lado de la casa con techo verde a dos aguas, un lanzacohetes de 84 mm marca CARL GUSTAV (el que nos disparó las granadas antitanques y la de fósforo blanco); un LAND ROVER con radio y bandas cargadas de ametralladora en el asiento delantero.
Pido novedades de personal y material:
Un herido leve en la mano izquierda (balazo que perforó la parte carnosa): Conscripto Clase 1962 HORACIO TELLO.
Munición consumida: menos del 5%.
Observando el tipo de armas con que nos hicieron fuego sacamos algunas conclusiones:

- Los ingleses cometieron el error de abrir el fuego cuando aún nos encontrábamos a unos 450/500 metros de ellos, es decir, demasiado lejos.
- Si hubieran retenido sus disparos hasta tenernos a 100 metros, seguramente nos hubieran inflingido gran castigo.
- Cuando les hicimos fuego con cañón sin retroceso de 75 mm, morteros de 81 mm, ametralladoras de 12,7 mm y 7,62 mm y unos cuarenta tiradores, suspendieron su acción (humo violeta) y se replegaron precipitadamente hacia el interior de STANLEY, abandonando sus armas. Es que detr's de la Vanguardia, veían a un Batallón de IM mecanizado... y no es cuestión de dejarlos acercar mucho.

Al llegar a la entrada de STANLEY, nuestra tarea como Vanguardia había finalizado. Ahora nos transformábamos en EQUIPO DE CONEXION. Como tal, debíamos avanzar por el campo, dejando la localidad a nuestra derecha y unirnos a los Comandos Anfibios que estarían rodeando el Cuartel de los ROYAL MARINES. Una vez allí los prestaríamos el apoyo necesario.
Nos separamos del Batallón para ir entonces hacia donde estarían los Comandos Anfibios. Abandonamos el camino y, en formación de cuña, avanzamos a campo trabiesa. A nuestra derecha y abajo se veía todo Puerto STANLEY, LA BAHIA y la costa opuesta.
El terreno resultó ser nuestro gran adversario: el suelo era de roca puntiaguda, con lugares desolados sin piedra pero con turbal cenagozo; en otras partes, había arroyitos con barrancos bastante difícil. En vez de avanzar rápidamente como esperábamos, la velocidad no superaba la de un hombre al trote debido a lo difícil del suelo.
A poco andar uno de los VAO me informa que, por un golpe contra una roca, había rajado el cárter de la caja final y perdería aceite; aún así podía seguir con limitación.
Viendo que de está forma me demoraba demasiado, decidí ir a la derecha hasta la localidad y bajar hasta el camino asfaltado que, bordeando Bahía STANLEY, llevaba hasta el Cuartel de ROYAL MARINES. Lo hicimos. Al llegar al pueblo pasamos entre el KING EDWARD MEMORIAL HOSPITAL a la derecha y la casa del Gobernador a la izquierda. Cuando doblé a la izquierda para tomar el camino asfaltado hacia el oeste, alcancé a ver a tras ROYAL MARINES QUE que se zambullían trás de unas empalizadas y hacia un pozo abierto, evidentemente tratando de protegerse de nosotros, en la creencia de que les haríamos fuego.
Como mi misión era unirme a los Comandos Amfibios cuanto antes, informé lo observado al Batallón y continúe la marcha sin detenerme.

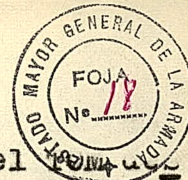
SECRETO



A medida que dejábamosa la izquierda los últimas casas de STANLEY, vimos claramente a sus moradores que nos miraban desde atrás de us ventanas. Un Hombre nos saludó alzando su taza (de té, seguramente).
Mi gente estaba eufórica; todo iba bien hasta ahora.
Faltando unos 2Km para llegar al Cuartel de los ROYAL MARINES(llamado MOODY BROOT)encontramosalos Comandos Amfibios que avanzaban en dirección a STANLEY. Me detengo; hablo con su Comandante, Señor Capitán de Corbeta de IM SANCHEZ SABAROT; me dice que en MOODY BROOK no había nadie y que por eso no me había esperado y marchaba a STANLEY. Le indico que había visto ROYAL MARINES en la casa del Gobernador, nos damos la mano y continúo la marcha con mis tres VAO.
Otro cambio de tarea. Ya no era necesario conectarme con los Comandos Anfibios en MOODY BROOK. Debía sobrepasar ese lugar para ocupar el APOSTADERO de la ROYAL NAVY (OBJETIVO NOVEMBER) y luego la punta oeste de la netrada a la Bahía de STANLEY (OBJETIVO ECHO OESTE).
Al llegar el ex-Cuartel de MOODY BROOK,veo la Bandera Argentina izado en el mástil de la plaza de armas inglesa.Mi gente, espontáneamente,aplaudió y lanzó alaridos de júbilo.
Me informa el tractor de la punta que el puente de madera(que había dentro del recinto del Cuartel y que salvaba el arroyo MOODY) tenía una voladura eléctrica preparada.
El puente es bloqueado con piedras para evitar que alguien desaprensivamente lo cure, y marchamos aguas arriba del arroyo para buscar un punto de / Vadeo.
Lo encontramos luego de andar unos 300 metros en un terreno desastrozo,todo turbal y piso anegado.
Cuando pasamos al otro lado, ya estábamos en la margen norte de la Bahía STANLEY. La carta señalaba un camino consolidado que, bordeando la Bahía, llevaba al apostadero. Pero el camino resultó peor de lo imaginado: era de pirca, sumamente irregulares y peligroso para las orugas de los vehículos anfibios. Pasé mi VAO a la cabeza seguido por los otros dos, pero la velocidad sería de escasos 4/5 Km/h. A la izquierda nos seguía una dorsal recta de unos 50 metros de alto y a 200 metros al norte de nosotros. Aposté tiradores hacia la banda de babor para cubrir ese sector.
Cuando mi vehículo llega a DAIRY COVE (una caleta a mitad de camino hacia el apostador), me llaman del Comando de la Fuerza de Desembarco:

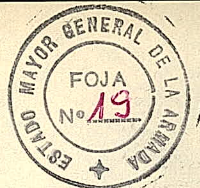
- ALBORADA aquí LAUREL. Deténgase en los lugarew alcanzados. Delante suyo hay un grupo de ROYAL MARINES y de civiles armados que no han recibido la orden de rendirse. Vá en helicópteros con el Capitán de Corbeta de I.M. ROSCOE y el Jefe de los ROYAL MARINES a buscarlos y disponer su rendición. Evite bajas propias y los del oponente. No se mueva hasta que se lo ordene.

Haga alto. Hago entrar en posición los morteros de 81 mm para disparar hacia el apostadero, de ser necesario; pongo dos ametralladoras para cubrir el camino hacia el este. Ordeno a un grupo de tiradores que, con primáticos suban hasta la cresta de la dorsal para ganar vista hacia el NORTE y OESTE para informarse de cualquier movimiento. Al resto del personal le ordeno a permanecer en cubierto; autorizo a fumar de a dos hombres por vez. Es la primer pausa desde que amaneció. Miro el reloj: 1110 horas.
Con prismáticos alcanzo a ver a través de la Bahía, la ceremonia de cambio de pabellones(inglés por el argentino) en el ex-Secretariado Colonial. Hacia el ESTE veo tres HERCULES C-130 aterrizando en el aeropuerto dada la pausa, doy treinta minutos para comer la ración de combate.



Sintonizo mi radio a transitores y lo escucho al Capitán de GOUGH leyendo en perfecto inglés los comunicados del Comandante del Comando de la radio de STANLEY. En ese momento tuve la certeza de que todo había sido un éxito. Al ver el pabellón argentino izado en lugar de la UNION JARK, todos estallamos en ¡VIVA LA PATRIA! y aplausos frenéticos.
El VAO recuperador (que venía a reparar el vehículo mío que perdía aceite) cruza la bahía navegando en línea recta hacia nosotros. Por ese medio me entero de la muerte de mi compañero de la Escuela Naval, Capitán de Corbeta de IM PEDRO GIACHINO. Dije para mi un Padrenuestro y recordé el saludo de Pedro antes de embarcarme.
Me llaman del Comando de la Fuerza de Desembarco y me ordenan cruzar hacia el apostadero, pero con precaución. Al iniciar la marcha, el VAO 07 pierde una oruga. Me quedan dos vehículos. Ordeno lo siguiente:
- SCHWEIZAER: Avance con la sección de tiradores, las ametralladoras y sus dos lanzacohetes curzan en cadena desde aquí hasta aquellas alturas importantes al ESTE, a 1300 metros de este lugar. Yo los cubro con los morteros de 81 mm, los cañones sin retroceso de 75mm y las dos ametralladoras 12,7mm de los VAO.
Cuando llegue a la loma, ocupe posición allí; avíseme cuando esté listo, momento en que yo embarcaré las armas de mi base de fuego y me aproximo con los VAOS Hasta alcanzarlo. Luego repetiremos esta Tecnica de avance hasta llegar el Apostadero. Llévese una radio.
La manieobra es ejecutada por la gente de SCHWEIZER tan limpiamente que parecía un ejercicio en BATERIAS. Cuando su tropa alcanza su objetivo, me dá el listo; embarco mis armas y me aproximo a él. En ese momento, otra vez el Comando de la Fuerza de Desembarco:
- ALBORADA, aquí LAUREL. Llegue al Apostadero cuanto antes. Dado que ahora me urgían llegar al OBJETIVO NOVEMBER, le digo a SCHWEIZAER:
- AZUL aquí ALBORADA. Tenemos que llegar cuanto antes a NOVEMBER. Sé bien lo que le digo: hasta NOVEMBER, al frente, CARRERA MAR. Yolo sigo en vehículo por el camino al NORTE de la dorsal.
Decirlo es fácil. El terreno por el que SCHWEIZAR debía cruzar era totalmente rocosa, muy difícil de transitar .. y más aún al trote. Veía como, aquí y allá, un hombre de SCHWEIZER se despatarraba y caía al tropezar con alguna piedra, pero seguían adelante. Así le faltaban 600 metros de su objetivo.
Con mis dos tractores me abrí un poco a la izquierda siguiendo una huella escarpada que, trapando la loma rocosa, llevaba al Apostadero.
Los dos VAO llegan a la cresta de la altura antes de que la sección del Teniente de Corbeta de IM alcanzara el límite oeste del Apostadero. Como la gente que iba conmigo eran las dotaciones de las armas pesadas de apoyo, // ordené que los dejaran en los VAO, tomaron sus fusiles y desembarcaron. Una y vez desmontados, entramos en posición en las altura s, protegiendo la irrupciónde los tiradores en el OBJETIVO NOVEMBER. Una vez que éstas lo ocuparon, descendimos haciael muelle de madera. En lo bajo tropecé y me esguincé el tobillo izquierdo (algo muy poco heroico pero doloroso). Abajo me encuentro con / SCHWEIZAR y le ordeno:
- Conduzca una búsqueda minuciosa de todo el lugar, casa por casa, sótanos, entretechos, etc. Yo voy con un grupo hasta ECHO OESTE.
Me subo a mi VAO (me suben) y marchamos hacia la punta oeste de la entrada de la Bahia. Adelante envié al personal de cañones pero como tiradores, dejando sus armas pesadas a bordo. Ellos llegaron hasta un punto donde mi tractor no podía avanzar debido a las grandes rocas que desprendía el terreno.

SECRETO



Les ordeno seguir a pie y ... tambien observar si veia burbujas en el agua. ...
No habia nadie.
Llamo por radio al Comando de la Fuerza de Desembarco e informo que los OBJETIVOS NOVEMBER y ECHO OESTE estaban en nuestro poder y sin novedad.
Cuando termino de hablar, el Suboficial DI FILIPPO vuelve de la punta y me muestra lo que encontro allí abandonado:

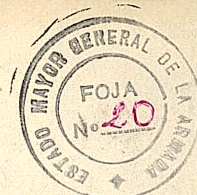
- Dos lanzacohetes MILAN antitanques cargados y listos a disparar
- Un estuche de mira nocturna
- Munición 7,62 en banda para ametralladora
- Cajas con munición 12,7 mm
- Cajas con explosivos
- Uniformes mimetizados.

Regreso al apostadero, dejando una patrulla con radio en la punta.
Me encuentro con el Teniente SCHWEIZER quien me informa de lo siguiente:

- No encontramos a nadie
- La casa habitación tenia víveres en cantidad y había estado habilitada recientemente.
- En un galpón próximo al muelle habían cartas de poker sobre la mesa, en desorden.
- En un gran tinglado, material naval en cantidad y un LAND ROVER.
- Una casa con equipo de bombeo de combustible.
- Una lancha con motor fuera de borda y un bote de goma tambien con motor similar.
- Un cable electrico con detonadores en un largo de 80 metros, tendido en los pilotos del muelle de madera.

Informé todo ello al Comando de la Fuerza de Desembarco y se me comunico que el Sr Alte BUSSER venia a este lugar para inspeccionarlo.
Se destacó seguridad local y y mandé parte de la gente en descanso en un lugar a cubierto junto a un gran galpón.
El Alte llegó 50 minutos después.Recorrió el lugar, nos hizo algunas preguntas y se retiró luego de ver el material que había encontrado me patrulla.
Cuando recibo la orden de regresar para presentarme al Comando son las 1900 hs.Hago embarcar toda mi gente en los dos VAOS(uno había quedado con una oruga perdida en DAIRY COBE) y desando el camino. Ya era de noche,pero ordené no encender luces,los conductores emplearon el visor infrarrojo y los apuntadores de 12,7 mm sus miras nocturnas.
Al llegar donde estaba el tractor averiado hubo que esperar 20 minutos para que estuviera listo. Transferi la gente que le correspondia y reanudaron la marcha, con el VAO recuperador a la cola,No quise navegar por la bahía(lo que me hubiera ahorrado unos 8 Km de difícil marcha)por cuanto el VAO 07 estaba bastante agujereado por las ametralladoras engesas(conté 97 impactos).
Faltando 500 metros para MOODY BROCK destaqué una patrulla para ver que había en ese lugar.Me informó que había personal del Ejercito Argentino.
El resto de la marcha de regreso fue sin otro novedad.
Me presenté en le Comando de la Fuerza de Desembarco(que estaba en el Gimnasio).Allí otra oficial guió a mi gente a sus alojamientos.Se entregó un espectacular guiso de lentejas bien caliente,pan,naranje y agua fresca.
El Teniente de Navío de IM TUDURY me llevó al KING EDWARD MEMORIAL HOSPITAL. Allí me atendió el médico de mi Batallón (TFME MOLINA).
De regreso a donde estaba mi gente charlé con ellos hasta cerca de las 2400 hs.La excitación y los relatos de todos no nos dejaba dormir.Me alojaron en el ex-salón del juzgado,donde dormimos en el suelo.Solo se escuchaban los centinelas que,de a parejas, recorrian metódicamente el perímetro.

SECRETO



APR 82

Nos despertaron a las Ø7ØØ hs. Un buen jarro de café con leche,unas galletitas de la ración de combate.Nos embarcaron en unos VAO que nos estaba esperando en la calle.
En 15 minutos llegamos al aeropuerto.Recién había aterrizado un HERCULES C-130 de la FAA; embarcamos en él. A mi me acomodaron en una cofortable camilla.
Cuando el avión decoló, por las escasas vetanillas que tiene ese tipo de avión, echamos un ávido vistazo a NUESTRAS RECONQUISTADAS ISLAS MALVINAS.
Sentí orgullo por la ARMADA ARGENTINA. Nuevamente, una misión había sido cumplida.
Nos recostamos contra algo y, a los quince munutos, todos dormíamos.